Il pilota tedesco deciso a dare battaglia allo spagnolo per il primo posto in questi ultimi quattro gran premi

Schumacher cerca il trionfo prima dell'addio

La Ferrari deve recuperare dodici punti sulla Renault ma c'è più attesa per il dopo-corsa

di **Davide Portioli**

MONZA Una vigilia quasi paradossale per il Gp d'Italia. C'è più attesa per il dopogara che per la corsa in sé, un evento difficilmente visto anche in un mondo frenetico come quello della Formula Uno. Anche da questo però si misura l'importanza di un pilota come Michael Schumacher per il Circus, per quanto ha saputo fare in tutti questi anni costellati da tanti trionfi. Le illazioni, le ipotesi si sono sprecate non solo in questi ultimi giorni, ma in pratica dall'inverno scorso.

Mesi a cercare di capire se il pilota più vincente di tutti i tempi continuerà oltre questo 2006 o se lascerà. Certo, di mezzo c'è la Ferrari, ma non è solo una vicenda che riguarda la scuderia di Maranello. L'interesse con cui è seguita da tempo la vicenda evidenzia come Schumi, qualunque sia la sua decisione che dovrebbe annunciare domenica dopo la gara, ha segnato un'epoca. Può non aver scaldato sempre i cuori degli appassionati come altri campioni hanno saputo fare, ma indiscutibilmente, piaccia o non piaccia, Schumacher è uno dei piloti più forti di tutti i tempi. E chissà che il trovarsi ormai al momento del fatidico annuncio (in molti propendono per l'abbandono del mondo delle corse da parte del tedesco) non lo liberi da una certa pressione. Una pressione diversa completamente da quella cui è stato sottoposto in tutti questi anni di carriera al vertice e che forse spiega in un certo qual modo gli errori in cui è incorso nel corso degli ultimi due appuntamenti iridati. Errori importanti perchè, questo è l'aspetto che sembra quasi passare in secondo piano in questo momento, Schumi è in corsa per il titolo mondiale (sarebbe il suo ottavo) e gran parte delle possibilità di conquistarlo passano, inutile sottolinearlo, per Monza.

Fernando Alonso

Dodici punti da recuperare in quattro gare restano un problema, considerate le capacità di Alonso e la forza della Renault. Forse la vettura francese è un pizzico indietro alla Rossa e su di un circuito che esalta la velocità come quello brianzolo il divario potrebbe farsi sentire ancora di più. Ma come la passata stagione la scuderia francese seppe reagire all'offensiva della McLaren, cosë quest'anno il team di un Briatore che ha appena rinnovato per altri due anni il suo impegno, sembra aver la forza di rispondere all'attacco delle Rosse, nettamente superiori in estate, un po' meno nell'usicta in Turchia. E questo a dispetto dell'uscita di scena del ass damper' che evidentemente poteva dare un effettivo aiuto non su tutte le piste. E allora il discorso è riaperto e verte un po' sui temi trattati anche in occasione dei precedenti Gp. So dovrà vedere quanto Schumacher saprà andare all'attacco, quanto Alonso potrà rispondere, quanto i compagni di squadra sapranno dare il loro contributo, con le altre scuderie messe un po' in secondo piano nell'ultimo appuntamento.

Michael Schumacher e Felipe Massa tenteranno la doppietta a Monza davanti al loro pubblico

SICUREZZA

Previsto un afflusso di 140 mila persone all'autodromo

MONZA Sono attese 140 mila persone nei tre giorni di prove e gara del Gran Premio d'Italia. Per l'enorme afflusso di persone che caratterizzerà gli eventi programmati i dispositivi di sicurezza saranno particolarmente rafforzati.

Durante le prove ufficiali della gara di Formula 1, dalle 12 sino al termine, sarà allestito all'interno del parco dell' Autodromo un presidio medico avanzato. Analogo allestimento il giorno della gara, ma dalle 7 di mattina sino a sera. Il presidio prevede tutto il necessario per affrontare eventuali emergenze, con la presenza di operatori sanitari.

Millecento operazioni di volo, 24 elicotteri impiegati, 18 diverse compagnie aree italiane ed europee e un vero e proprio eliporto realizzato per l'occasione all'interno dell'autodromo. Sono questi i numeri del servizio di elitaxi Avionord, che entra in funzione da oggi per il 77/o Gran Premio d'Italia di Formula 1.

Gestito e coordinato da Avionord (gruppo Fnm) dal 1990, il servizio di elitaxi, in partnership con l'Autodromo di Monza, è rivolto a piloti e tecnici, dirigenti delle scuderie e ospiti illustri, ma anche alle aziende sponsor e ai tifosi che, chiamando ilo 027020201, vogliono concedersi un servizio speciale.

Anche per questa edizione le novità introdotte lo scorso anno, cioè soprattutto l'informatizzazione del check-in per i passeggeri e l'allestimento dell' eliporto (che sarà 'disattivatò lunedì) in un'area antistante l'autodromo per tutta la durata dell'evento sportivo.

LE PROVE

Nella prima giornata sono sempre i comprimari a dettare legge. Schumacher lento ma meglio dei rivali

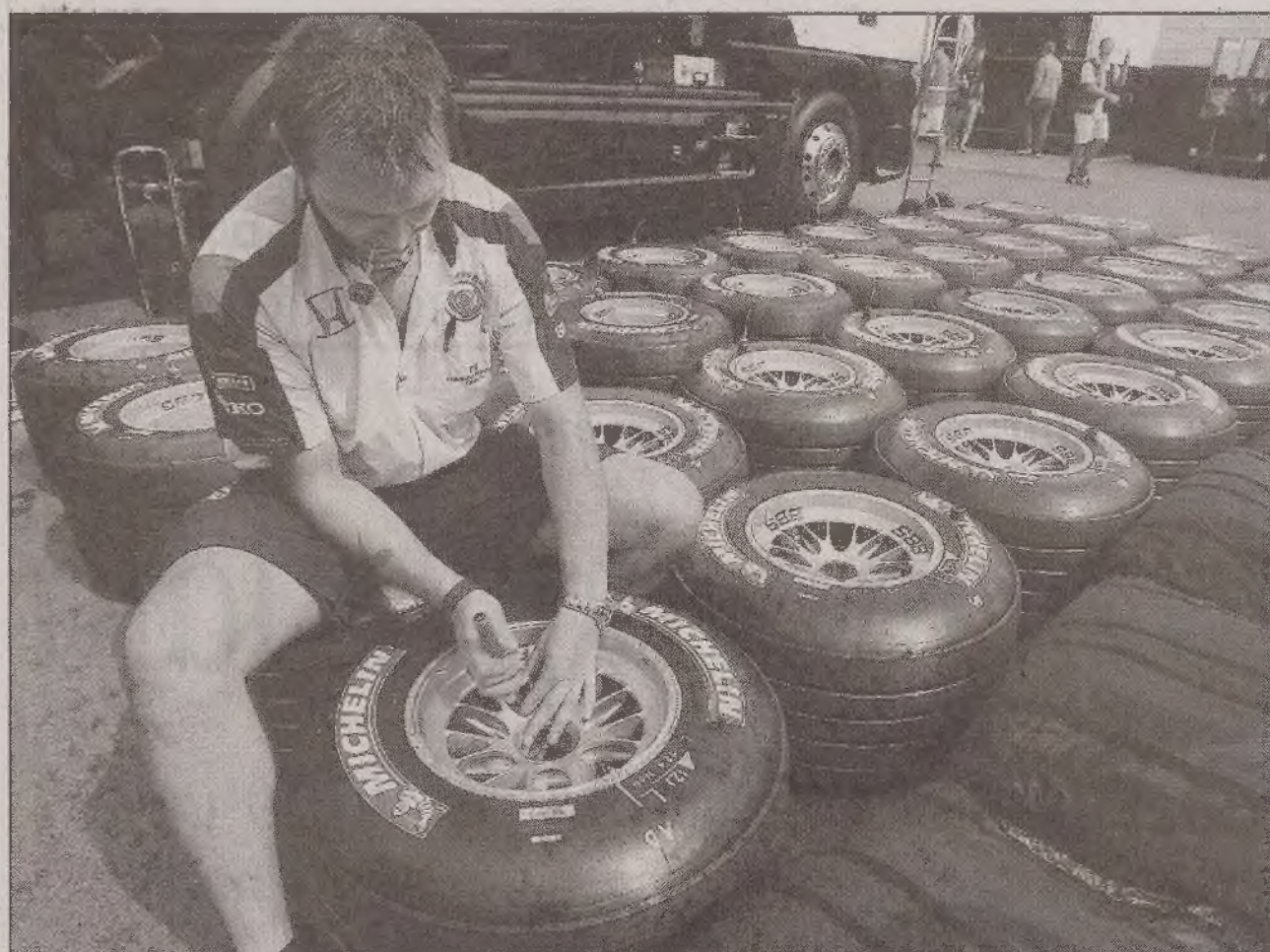
Vettel (Sauber) come una saetta nelle libere

Oggi le qualifiche su Rai2 a partire dalle 13.50. Domani diretta Rai1 alle 13.45

MONZA Sebastian Vettel dopo aver stupito tutti ad Istanbul si è ripetuto anche a Monza. Nelle libere del Gp d'Italia il 19enne tedesco della BMW Sauber, infatti, è stato il più veloce in entrambe le sessioni del venerdì. Ma se nella prima ora sono scese solo 12 monoposto in pista con i soli Kubica e Raikkonen a far compagnia alle terze guide, con il polacco della BMW più lento di mezzo secondo rispetto al compagno di team con il secondo tempo ed il finnico della McLaren quarto a 8 decimi, nella seconda in pista c'erano tutti. Con un temperatura dell'asfalto intorno ai 37 gradi, le Bridgestone della Ferrari hanno funzionato bene e se Vettel con gomme nuove è riuscito a fermare il cronometro su 1'22"631, Michael Schumacher con gomme già rodate è stato più lento di mezzo secondo (1'23"138) seguito a 42 millesimi da Felipe Massa, ma nettamente più veloce dei suoi avversari, soprattutto di quel Fernando Alonso che con le Michelin è stato più lento di un secondo e quattro decimi.

L'altra Renault di Fisichella addirittura ha ottenuto il 15.o tempo a due secondi abbondanti dal tedesco della Ferrari. Le condizioni meteo con sole e caldo hanno favorito quindi le rosse di Maranello, anche se le previsioni meteo per oggi parlano di possibile pioggia (ma anche ieri era previsto l'intervento di Giove Pluvio, poi smentito, ndr). La lotta per la pole position, quindi, non variando le condizioni ambientali lasciano sperare in un'altra prima fila tutta rossa così come accaduto in Turchia.

Sempre protagoniste il venerdì le Honda. Ma questa volta il team nipponico lo è stato in negativo. Tre motori esplosi per Anthony Davidson. Addirittura nella prima ora è stato necessario dare bandiera rossa e fermare le prove per rimuovere la vettura e pulire la pista. Nella seconda altri due «botti» per il V8 con gli occhi a mandorla. Jenson Button e Rubens Barrichello non sono nemmeno scesi in pista a dimostrazione del momento difficile per la scuderia che sta provando i nuovi propulsori in versione Cina.

Da Shanghai, prossimo impegno dopo la gara monzese, entrerà in vigore la moratoria della Fia che blocca lo sviluppo dei motori fino al 2009.

Da sinistra un treno di gomme per Monza, qui sopra messa a punto nel box Ferrari; a destra mogli e miss all'arrivo al paddock.

Poche novità tecniche discusse nell'ultimo consiglio della Fia. Benefici per la Ferrari

Rivoluzione solo per le gomme

Dalla prossima stagione comincia il monopolio delle Bridgestone

FIA FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

MONZA Nessun radicale giro di vite come invece è accaduto quest'anno con la riduzione della cilindrata dei motori e nel 2005 con l'obbligo di conservare lo stesso propulsore per due Gp e l'impossibilità, poi rientrata a fine stagione, di sostituire gli pneumatici in corsa. La novità più importante concerne proprio il fattore gomme. La Michelin infatti a fine anno sarà fuori gioco e tutte le dodici scuderie (le undici attuali più la nuova Prodrive di David Richards) avranno così pneumatici Bridgestone.

Il che rappresenta sulla carta un grande vantaggio per la Ferrari, nei confronti delle rivali Renault e McLaren. In realtà era previsto che il monopolio dei gommisti entrasse in vigore solo dal 2008, ma da tempo la Michelin ha rinunciato al bando di fornitura unica ritenendolo non conforme al proprio spirito competitivo. Vincitore dell'appalto è risultata così la Bridgestone, anche perché la Pirelli, che pareva orientata al rientro dopo i fasti dei primi anni '90, ha rinunciato e non sarà della partita.

Dunque monogomma obbligata, ma già dal 2007 anziché un anno più tardi, con la Ferrari che rappresenta il team guida della Casa giapponese. Nel recente Consiglio Mondiale la Commissione F1 sarebbe poi riuscita ad imporre la monogomma già dal 2007 a danno degli interessi Ferrari che formalmente avrebbero potuto godere dei benefici di un accordo prioritario preesistente. Dal prossimo anno la Bridgestone fornirà ai team ad ogni gara due tipi di gomma diverse, ma il prodotto utilizzato sarà lo stesso per ogni squadra mentre in precedenza la Rossa godeva di un trattamento di favore ed era in condizione di ricevere due tipi di gomme diverse a gara, realizzate per le proprie esigenze tecniche.

Alla fine sono prevalsi gli interessi comuni, ma soprattutto di quelli dei team Michelin che temevano di essere discriminati dalla Bridgestone in favore della Ferrari.

«Sono sicuro che chi ci fornirà le gomme darà a tutti lo stesso materiale - dichiara Mario Theissen, manager della Bmw -, se ci fossero sospetti di favoritismi nelle forniture danneggerebbero la reputazione della Bridgestone».

Ottimista il parere di Norbert Haug, boss Mercedes: "Abbiamo già lavorato con loro, sia in F1 che nel Dtm e conosciamo la loro correttezza. Forse le squadre che ora dispongono di quelle gomme avranno un vantaggio iniziale ma sono fiducioso, è gente seria".

Secondo i ben informati, proprio a ciò si deve il passaggio di Alonso in McLaren, mentre Flavio Briatore ha usato toni più decisi invitando la Fia a vigilare per garantire la regolarità del campionato. Per il 2007 sarà anche anticipato il motore congelato, omologato nel prossimo mese di gennaio mentre nella stagione a venire scomparirà la terza macchina ed il venerdë potrebbe diventare una giornata di soli test.

Lascia la porta aperta a perplessità e dubbi il fatto che dal 2008 tutte le F1 saranno controllate e gestite elettronicamente da una centralina realizzata dalla Paragon, la struttura tecnologica della McLaren.

Gian Paolo Grossi

Il pilota della Renault Giancarlo Fisichella

Le pagelle ai piloti italiani dopo una stagione caratterizzata da luci e ombre

Fisichella poteva fare di più, Trulli affidabile

Vitantonio Liuzzi, a parte Istanbul, sta fornendo prestazioni accettabili

MONZA Tappa italiana del mondiale, quella che porta verso la conclusione delle fatiche stagionali. D'obbligo, a questo punto, tracciare un bilancio del cammino degli italiani impegnati in Formula Uno. Bilancio forzatamente parziale, ovvio, ma certo queste prime 14 gare qualcosa hanno detto.

FISICHELLA. Hanno detto, ad esempio, che probabilmente Giancarlo Fisichella ha buttato via una ghiotta occasione per lottare per il titolo. Certo, il contratto con la Renault è stato rinnovato e dovesse confermarsi al vertice la scuderia francese anche nella prossima stagione per «Fisico» potrebbero esserci altre possibilità. Ma probabilmente era questo l'anno migliore. In una sola stagione, già di per sè un'impresa comunque vadano a finire i due mondiali, la Ferrari ha annullato il gap accusato nel 2005 e promette di essere altamente competitiva anche nella prossima stagione.

Ma al di là di questo il pilota romano ha fin qui uno score misero di una vittoria e di due terzi posti.

Tre sole presenze sul podio, per un pilota che ha una delle due vetture più competitive del lotto, suonano se non come una bocciatura, come una forte delusione. Per fare un esempio, Massa, che pure ha dovuto scoprire la Ferrari, pagando scotto al noviziato in alcune occasioni (vedi Montecarlo) oltre alla vittoria in Turchia, è andato a podio in altre tre occasioni.

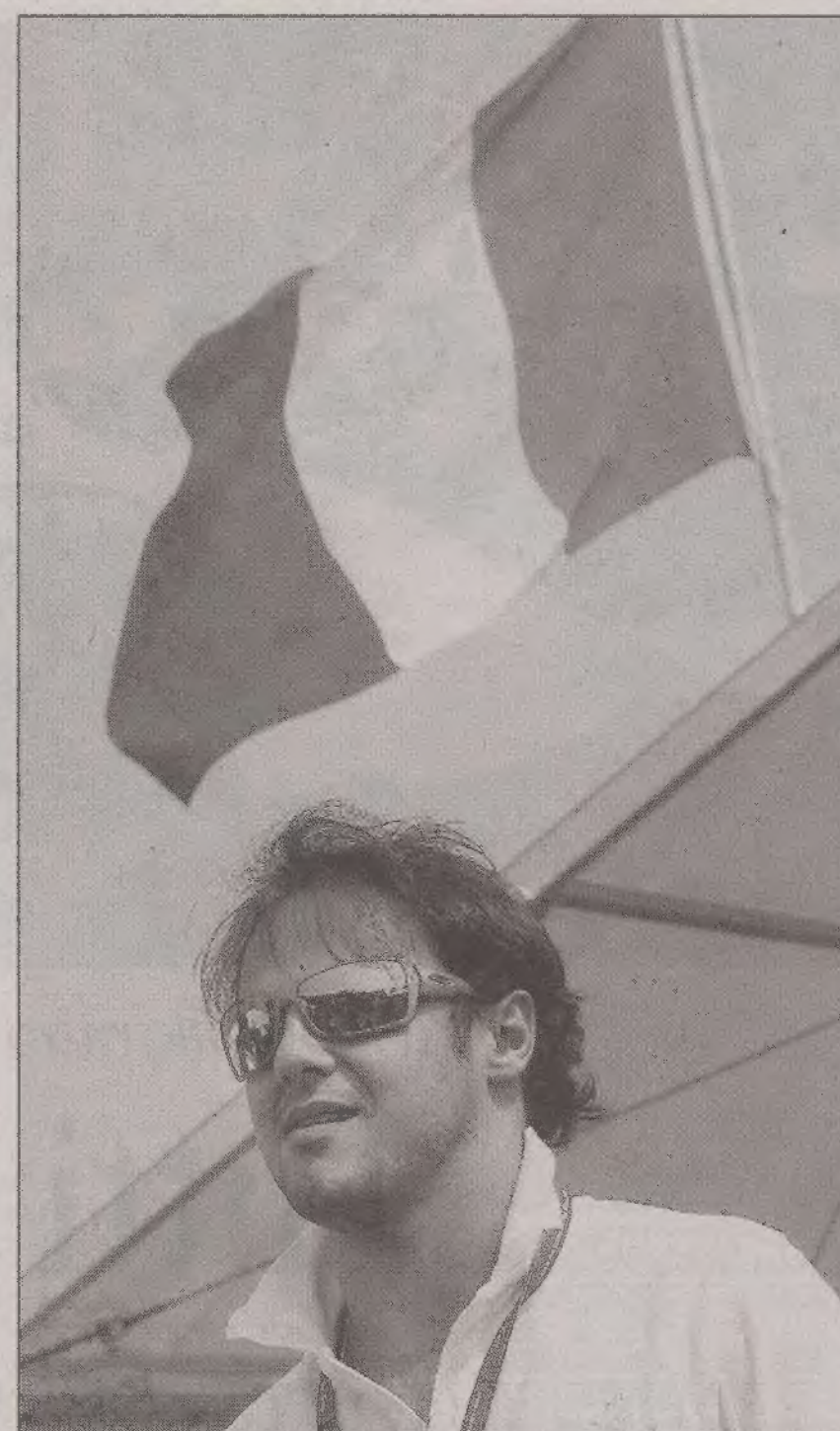
TRULLI. Il rinnovo del contratto con la Toyota parla chiaro. Il pilota continuerà con i giapponesi per altri tre anni, segno tangibile della stima che ha saputo conquistarsi in questi anni all'interno di un'azienda tra le più importanti al mondo. Jarno, del resto, ha avuto un ruolo fondamentale nella crescita del team, anche più di Ralf che pure vanta qualche punto in più finora nel campionato.

In effetti è proprio la Toyota, più che i piloti, ad aver deluso in questo mondiale, quando ci si aspettava una crescita più marcata rispetto allo scorso anno. Ma nonostante l'uscita dalla Gpma, il colosso giapponese non sembra aver intenzione di ridurre il proprio impegno, per cui la scelta potrebbe anche regalare al pilota abruzzese grandi soddisfazioni nelle prossime stagioni.

LIUZZI. Non ricordiamolo solo per lo stop che ha causato l'ingresso in pista della safety car in Turchia, quando le Ferrari stavano staccando Alonso.

Esordiente come titolare Vitantonio Liuzzi sta pure facendo bene in questa sua stagione alla Toro Rosso. Sorta dalle ceneri della Minardi, con l'insolita soluzione di un Cosworth a 10 cilindri limitato, la scuderia non è sicuramente un top team, ma non è nemmeno di fascia mediana.

Del pilota abruzzese è l'unico punto mondiale della scuderia satellite della Red Bull. Un punto che anche Speed aveva conquistato, in Australia, salvo poi essere retrocesso di una posizione per un sorpasso in regime di bandiere gialle.

Da sinistra Schumi mentre entra nel suo van, qui sopra uno striscione delle sue ammiratrici, a destra Massa

Il pilota tedesco non fornisce alcuna anticipazione sul suo futuro prima di domani pomeriggio

Schumi: «A fine gara dico tutto»

Il numero uno del Cavallino: «Lasciate che mi concentri sulla corsa»

FORMULA 1 WORLD CHAMPIONSHIP

MONZA L'annuncio può attendere. Coerente, concentrato, per certi versi anche divertito dall'isterica euforia con la quale il mondo dei media attende lo «storico» annuncio che lo riguarda, Michael Schumacher si è presentato così oggi nel paddock di Monza per quello che potrebbe essere il suo ultimo gran premio d'Italia. Senza dire se a fine stagione si ritirerà oppure no, senza rivelare al mondo l'unica cosa che il mondo - oggi - vuole sapere da lui.

In un motorhome Ferrari che più affollato non si può, Schumi ha stoppato sul nascere le domande dei giornalisti giocando d'anticipo. Maglietta rossa, abbronzato, sorridente, Schumi ha detto loro, papale papale, che l'annuncio «ci sarà domenica» e che dunque è inutile porgli domande al riguardo: «Abbiamo sempre detto, fin dall' inizio della stagione, che avremmo messo le cose in chiaro dopo il gran premio di Monza e così sarà. L'annuncio ci sarà domenica dopo la gara. Passiamo ad altro».

Ma non sarebbe stato più utile aspettare a fare questo annuncio alla fine del campionato? gli ha chiesto un giornalista brasiliano. «Prossima domanda?» ha risposto lui. E ha sorriso, rilassato e divertito come lo si può essere davanti a una recita a soggetto.

Jean Todt

Il problema non è l'annuncio, è il mondiale. «Siamo concentrati sulla gara e sul campionato - ha spiegato -. Questo di Monza, così come gli ultimi che restano da fare, sono cruciali. Noi abbiamo buone sensazioni. Siamo reduci da test ottimi, sono stati tre giorni di lavoro molto buoni. Ma è anche vero che i distacchi paiono essere molto stretti. Vedremo».

Il meteo annuncia che su Monza potrebbero esserci condizioni diverse rispetto a quelle dei test. «Così mi hanno detto. Pazienza, se sarà così ci adatteremo. Ma abbiamo ottime possibilità di fare bene». La Ferrari, e con essa la Bridgestone, ha imparato la lezione di Budapest, quando per quasi metà gara Schumi fu costretto ad arrancare sull'asfalto scivoloso mentre Alonso volava di quasi due secondi più veloce di lui. «Abbiamo capito cosa è successo a Budapest - ha spiegato - e con la Bridgestone abbiamo lavorato molto. Ora siamo più tranquilli anche per quanto riguarda un'eventuale gara sul bagnato».

Schumacher non si sente affatto un ex. E se è vero, come sostenuto da molti, che ormai parla da ex, lo fa con una consapevolezza e una tranquillità tali da non rendere minimamente visibile l'ipotesi di un suo eventuale ritiro. Anzi.

Vuole lottare per il mondiale, e sa di avere le carte in regola per farlo. La Ferrari non solo ha annullato il divario di inizio stagione dalla Renault, ma è ormai la macchina più forte del campionato. «Siamo consapevoli che 12 punti di distacco da Alonso sono tanti - ha detto Schumacher - ma nello stesso tempo sappiamo che tutto dipende sostanzialmente da noi. E non è una questione di esperienza, perchè se è solo per quello anche Fernando è un pilota esperto». No, è una questione di superiorità tecnologica, e di voglia di vincere.

Schumacher durante il suo arrivo a Monza

LE REAZIONI

I suoi colleghi danno ormai per scontato il suo ritiro dal circus

Alonso: «Michael, quasi un ex»

MONZA Il circo ne parla già come di un ex. Il paddock dà per scontato che domenica sarà il giorno in cui Michael Schumacher darà l'addio alle corse. Strana sensazione a Monza. Il nodo gordiano non è ancora sciolto, la Formula 1 attende con ansia domenica, quando da Michael Schumacher e dalla Ferrari verrà una parola chiara sul futuro del sette volte campione del mondo.

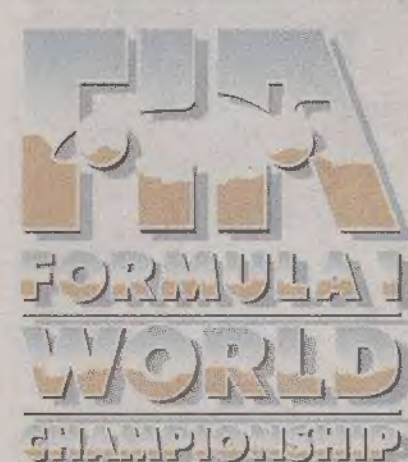
Il più diretto interessato alla decisione di Schumacher, quel Kimi Raikkonen che è accreditato come il suo successore in sella al Cavallino Rampante, per la verità non dice nulla. Con due dita si cuce le labbra come fossero una cerniera lampo per far capire che la sua bocca è cucita sull'argomento. «I don't care», non mi importa più di tanto, aggiunge, mentendo sapendo di mentire. Non gli importa perchè, se è vero che indosserà la tuta rossa, è evidente che lui sa già cosa il tedesco ha deciso.

Fernando Alonso, campione del mondo in carica e più che mai lanciato alla riconferma, è più esplicito. «Non credo che la decisione di Schumacher inciderà sulla gara. Lui è concentratissimo. Ha già deciso, non importa se un mese o una settimana fa. La scelta l'ha già presa e non cambierà molto la prosecuzione del mondiale perchè noi piloti, tutti, vogliamo sempre e solo vincere». Se se ne andrà, mancherà ad Alonso? «È sempre bello correre contro i più forti, contro i piloti che hanno fatto tutti i record. Battere gente così è ancora più bello. L'ho fatto l'anno scorso. Lo sto facendo quest'anno e penso di poterlo fare ancora. Ma se si ritirasse, resterebbero comunque 21 piloti con cui proseguire la sfida».

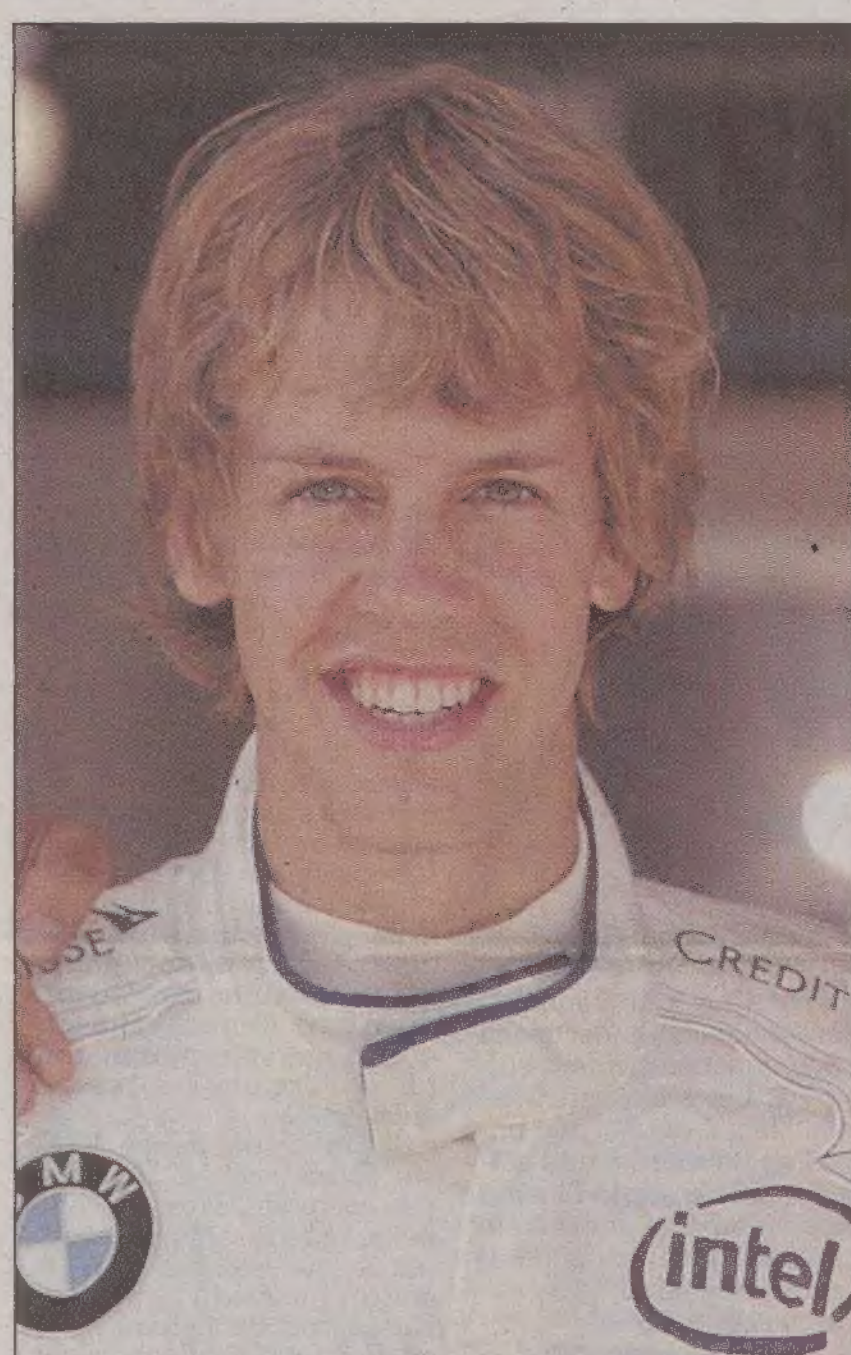
Fernando Alonso

Due o tre anni in cui ci sarà il suo erede in Renault, Heikki Kovalainen («è forte, potrà battersi per il mondiale»), che non saprebbe però cosa significa correre senza Schumacher: «L'ho affrontato solo una volta a Parigi, nella 'Roc', la Race of Champions». Dove vinse, un anno fa, proprio il finlandese. «Io l'ho incontrato nel 2001 a Kerpen, quando mi stavo battendo per il mondiale kart. Il mio sogno era quello di confrontarmi con lui in Formula 1 e ci sono riuscito».

Il più vicino, Felipe Massa, è laconico: «È il pilota più completo. Non sarebbe bello vederlo abbandonare, ma io non so cosa farà. È stato fantastico fare esperienza con lui a fianco». È quello che è obbligato a dire. Domenica si capirà se la parola «ex» è quella giusta.

Da sinistra Rosberg nella sua monoposto, qui sopra il pilota scandinavo ai box; a destra Nick Heidfeld

Il probabile ritiro del campione tedesco lascerà più spazio alle nuove leve

Tutti gli eredi del Cannibale

È arrivato il momento dei giovani leoni Rosberg, Kubica e Vettel

La promessa Sebastian Vettel

MONZA Mentre sta per salire in cattedra (Schumi permettendo, il riferimento è sempre lui) la generazione dei nati fra il '79 e l' '81 (Alonso, Raikkonen, Massa), è già pronto un drappello di scatenati pretendenti alla ribalta ancor più giovani. Sono tanti, i capostipite si chiamano Kubica (classe '84), Rosberg ('85), Vettel ('87). Nomi che già circolano in F1 e che a Monza saranno sotto osservazione.

Il più esperto di tutti è Nico Rosberg, veterano del gruppetto con 14 Gp già alle spalle (tutti corsi quest'anno sulla Williams) ed un giro veloce conquistato proprio alla gara d'esordio. Anche per questo si sa già tutto del tedesco figlio d'arte, spazio dunque ai suoi coetanei d'assalto.

A cominciare dal polacco Robert Kubica, da due Gran premi (Ungheria 2006 il primo, un mese fa) titolare in Bmw Sauber al posto di Villeneuve. Nato sportivamente nel nostro paese (dove ha guidato dai kart fino alla Formula Tre, nella quale guidava una Dallara della Prema), Robert è la dimostrazione lampante di come ci sia sempre posto per il talento. Esatto contrario del pilota pagante (non ha mai avuto grosse possibilità di autofinanziarsi), è considerato il talento in erba più interessante; già all'esordio è finito in zona punti, grazie al settimo posto con cui ha tagliato il traguardo davanti a molti (fra cui Schumi); poco importa che alla fine quel piazzamento brillante sia stato vanificato dalla squalifica (arrivata per via del peso della sua monoposto sotto quello minimo), Kubica dopo l'Ungheria è stato immediatamente confermato al fianco di Nick Heidfeld per le restanti gare della stagione. Sempre a Budapest in qualifica il polacco ha strabiliato agguantando il terzo turno assieme ai top driver e concludendo la sessione nono assoluto, proprio davanti al compagno di squadra. Ed anche le prospettive in chiave 2007, di conseguenza, sono davvero importanti.

Roseo appare anche l'orizzonte di Sebastian Vettel, altro gioiello della BMW Sauber. Il giovanissimo tedesco è l'osservato speciale del venerdi di Monza. Quindici giorni fa, in Turchia, il neo-tester del team tedesco-elvetico ha stupito tutti conquistando il miglior tempo alla primissima uscita ufficiale su una F.1. Per nulla tradito dall'emozione (che forse gli ha giocato uno scherzo solo in uscita dai box; dopo 9 secondi fuori dal garage è stato beccato oltre il limite consentito e di conseguenza sanzionato), Sebastian nella sessione d'esordio ha messo in fila non solamente i colleghi tester, bensì nell'ordine Massa, Raikkonen e Button, nomi difficili da tenere dietro anche quando si dispone di una monoposto tirata in versione qualifica.

IL CASO

Ma anche l'autodromo brianzolo è alle prese con problemi di ristrutturazione

Imola resta un'incognita nel calendario 2007

MONZA Non ci sono solo le difficoltà di Imola, si spera solo momentaneamente fuori dal calendario 2007.

Alla presentazione del Gran Premio d'Italia oltre che i temi della sicurezza hanno tenuto banco le sentenze della magistratura milanese sulla rumorosità dell'autodromo e il rinnovo della convenzione della Sias, la società che gestisce l'impianto, con i Comuni di Monza e Milano, proprietari al 50% dei terreni del Parco di Monza, nel quale la pista si trova. Il sindaco di Monza, Michele Faglia, ha detto che la sua amministrazione è decisa a far sì che continui il rapporto tra la città e il suo autodromo anche se ha precisato che dovranno essere ridotte le aree occupate dal circuito perchè il Parco di Monza ha bisogno di più spazio per i suoi fruitori che sono in aumento continuo. Il presidente della Sias, Claudio Viganò, ha rassicurato tutti sulle prospettive di Monza e, rifacendosi con una punta polemica alle vicende di Imola, per un finanziamento di 10 milioni di denaro pubblico per adeguare le misure di sicurezza del circuito, ha affermato che «se lo Stato decidesse di aiutare anche Monza, certamente non ci rifiuteremmo».

Michael Schumacher

Felipe Massa

Del resto mercoledì si è tenuta a Palazzo Chigi una riunione, indetta dal sottosegretario alla presidenza del Consiglio Enrico Letta sulle questioni inerenti lo svolgimento del Gran Premio di Formula 1 del 2007 all'autodromo Enzo e Dino Ferrari di Imola. All'incontro hanno partecipato il presidente della Regione Emilia Romagna Vasco Errani, il sindaco di Imola Massimo Marchignoli e il capo del Dipartimento della Protezione Civile Guido Bertolaso. «Confermiamo che i lavori di ammodernamento dell'impianto avranno inizio il 4 ottobre e si concluderanno entro il prossimo mese di marzo ha dichiarato il Letta - Ci attiveremo immediatamente con i soggetti preposti perchè il Gp si tenga regolarmente il 29 aprile del 2007 e nelle edizioni successive, secondo quanto previsto dal contratto tra Sagis e Foa».

Il Comune di Imola a sua volta, d'intesa con la Regione Emilia-Romagna ha scelto lo studio Gianni, Origoni, Grippo & Partners' per l'incarico di advisor.

L'intenzione del Comune di avere un proprio advisor era stata annunciata nei giorni scorsi dopo la mancata inclusione del Gp di San Marino nel calendario provvisorio 2007.

Nei giorni scorsi il sindaco Marchignoli aveva sottolineato la necessità di un advisor per Imola al di là della volontà di Sagis e Automobile Club Bologna, per tutelare «gli interessi dell'Amministrazione comunale e promuovere quelli della città, con un mandato tecnico formale».